دراسة أستطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار – الأسباب والحلول

م.م. صبيحة نعمة ضهد

المعهد التقني/ ناصرية

Traffic Accidents in Thi Kar Government Causes and Solutions

Asst. Lect. Sabeeha Nea'ama Dhahad
Institution of Technology/ Thi Kar

Abstract

This research aims at studying traffic accidents and their causes and give some solutions as an attempt to reduce their rate in the government, accordingly, the traffic statistics for the years (2004-2011) have been obtained from Thi Kar traffic directorate. Eighty five drivers has been chosen randomly to answer a questioner to identify the causes of traffic accidents. The results of the study have been presented by using some statistics devices and tables.

The study submits that there is continuous increase in the rate of traffic accidents, therefore, some suggestions have been presented to drop off the traffic accidents by improving the roads and applying the law strictly and other suggestions.

المستخلص

يهدف هذا البحث الى التعريف بالحوادث المرورية لمعرفة مسبباتها والمساهمة في التقليل من نسبة الحوادث في المحافظة ولهذا الغرض تم الحصول على إحصائيات من مديرية مـرور

ذي قار تشير الى انواع كل من الحوادث والخسائر المرورية خلال السنوات(2004–2011)،وجرى تصميم استمارة استبيان وزعت على 85 سائق مركبة تم اختيارها بطريقة العينة العشوائية الطبقية استرجع منها (78) استمارة. وذلك للوقوف على اسباب الحوادث، استعان الباحث بمجموعة من الادوات الإحصائية وعرض مفردات الدراسة بجداول ورسوم بيانية مرفقة وباستخدام برنامج (EXCL) للوصول الى نتائج الدراسة.

وتشير النتائج للزيادة المستمرة بالحوادث والخسائر المرورية بمرور السنوات ولكنها متفاوته حسب الاشهر.

قام الباحث بتقديم مجموعة مقترحات لوسائل الاعلام والجهات المعنية للحد من ظاهرة الحوادث بتحسين شبكة طرق سير المركبات وعدم التهاون بتطبيق القانون والتوعية المرورية ومقترحات اخرى.

المقدمة:

أصبحت الحوادث المرورية مصدر قلق لكافة أفراد المجتمع وهي من المشكلات الكبيرة في معظم بلدان العالم فهي تستنزف الموارد البشرية والمادية للمجتمع أضافة الى أنها سبب في المشاكل النفسية والاجتماعية، أن مواجهة هذه المشكلة يجب أن تكون مواجهة مبنية على أسس علمية تقوم على تضافر مختلف الجهود والتخصصات وتقتضي الحصول على بيانات متعلقة بالمشكلة وهذه البيانات يمكن الحصول عليها من المصادر الرسمية لأجهزة المرور وإذا لم يتم الحصول عليها فيصبح من الضروري القيام بدراسة ميدانية لجمع الحقائق، ووضع الحلول والمقترحات لعلاجها أو التخفيف منها أو الوقاية منها. في هذا البحث تم الحصول على إحصائيات من مديرية المرور في محافظة ذي قار من خلالها تم الإشارة الى حجم هذه الظاهرة ولكنها لا تعطي أي مؤشر للبحث في مسببات للحوادث المرورية، فكانت هناك دراسة ميدانية للبحث في أسباب الحوادث. حيث تضمن الفصل الأول منهجية البحث والفصل الثاني الجانب النظري والفصل الثالث تحليل وتفسير النتائج والفصل الرابع الاستنتاجات والمقترحات.

الفصل الاول

منهجية البحث

المشكلة

أتضح من خلال الاطلاع على الإحسائيات التي تم الحصول عليها من دائرة مرور محافظة ذي قار زيادة في عدد الحوادث المرورية وزيادة في عدد الوفيات والإصابات، ومن هنا يمكن ان تتبلور مشكلة البحث والتي يمكن صياغتها على شكل الأسئلة البحثية الأتية:

1- ما هو عدد الحوادث المرورية خلال الفترة (2004-2010) ؟

2- ما هي اسباب الحوادث المرورية ؟

3- كيف بالإمكان الحد من الحوادث المرورية ؟

الأهمية

أن الدافع للقيام بهذه الدراسة هو المساهمة في معرفة الظروف والعوامل الممهدة لحدوث الحوادث المؤسفة ومن اجل ابراز وتحسين كفاءة السائق وصولا الى قواعد السلامة بأقل التضحيات الاقتصادية والبشرية، كذلك كشف الأخطاء السلوكية التي يجب تلافيها عند الأفراد خلال القيادة ويهتم بتأهيل الأفراد للحصول على رخصة القيادة ويهتم بتثقيف المجتمع وزيادة الوعي المروري وتعليم السلامة المرورية.

حدود البحث

الحدود المكانية: مركز محافظة ذي قار

الحدود الزمانية: (2004-2011)

الهدف

التعريف بعدد الحوادث المرورية ومعرفة مسبباتها وطرق معالجتها والمساهمة في الحد من زيادة نسبة الحوادث في المحافظة من خلال عرض الأسباب المباشرة وغير المباشرة للحادث واقتراح الية تساعد في الحد من الحوادث المرورية.

أداة الدراسة:

تمثلت أداة الدراسة باستمارة استبيان قسمت إلى ثلاثة محاور الأول الأسئلة العامة المتعلقة بالعوامل الشخصية كالعمر والجنس والمهنة وغيرها من العوامل الشخصية والمحور الثاني بالأسئلة الخاصة والمحور الثالث اسئلة الدراسة الرئيسية، والتي كانت مكونة من (12) عبارة ضمن مقياس (ليكرت) الخماسي.

وللتحقق من الصدق الظاهري للأداة تم عرضها على عدد من المحكمين المختصين في كل من تخصص القياس والتقويم كما وعرضت على أساتذة مختصين في علم الاحصاء المبينة أسمائهم وألقابهم العلمية في ملحق رقم (1) لتحكيمها أكاديميا وذلك للتأكد من دقة صياغة فقرات الاستبيان وصحة العبارات المستخدمة ووضوح عناصرها ومصطلحاتها وقد أسفر التحكيم عن أعادة الترتيب والإلغاء والتعديل والإضافة والملحق رقم (2) يوضح ما أسفرت عنه عملية التحكيم تلك. آذ أصبحت مكونه من (12) عبارة وذلك بعد أجراء التعديلات المطلوبة عليها

اختبار الثبات

من الشروط الأساسية لبناء أي مقياس صدقه وثباته وثبا ت المقياس يعني عدم تناقض المقياس مع نفسه أو دقته في القياس، من هنا تم اعتماد طريقة التجزئة النصفية كونها طريقة تختصر الوقت وتتلاءم مع طبيعة بيانات الدراسة وذلك بتجزئة فقرات الاستبيان إلى مجموعتين (أسئلة فردية وأسئلة زوجية) وأجراء اختبار الثبات فيما بينها وقد اعتمد على معادلة سبيرمان براون وهي:

– معادلة سبيرمان براون

يمكن التنبؤ بمعامل ثبات أي اختبار أذا علمنا معامل ثبات نصفه أو أي جزء منه، فإذا قسمنا أي اختبار إلى جزأين متكافئين ثم حسبنا معامل ارتباط الجزأين فأننا نستطيع أن نستعين بمعادلة التنبؤ لسبير مان وبراون في معرفة معامل الاختبار الكلي على وفق المعادلة الآتية:

2*R

= ---------------- Coefficient of Reliability

1+R

R =0.45

(2*0.45)

0.62 ------ = Coefficient of Reliability = -----

(1+0.45 (

وقد تم ايجاد معامل الثبات بتطبيق معامل ارتباط بيرسون وكان معامل الارتباط الناتج هو (0.45) ومعامل الثبات بمعادلة سبيرمان – براون هو (0.62)

منهج وعينة الدراسة

تم اختيار عينة طبقية عشوائية تشمل الأفراد (سائقي السيارات). وتم الحصول على بيانات إحصائية خاصة بالحوادث المرورية للسنوات من (2004–2011) من دائرة المرور العامة في ذي قار تشمل أعداد وانواع الحوادث وأعداد وانواع الخسائر وأستخدم المنهج الوثائقي عن طريق الكتب والمجلات والاستعانة بإصدارات دائرة المرور العامة وكذلك الاسلوب الميداني بتوزيع (85) استمارة استبيان على سائقي السيارات أسترجع منها (78) استمارة وتم الاستعانة ببعض المقاييس الإحصائية كالمتوسط الحسابي والانحراف المعياري وأستخدم برنامج ال (excel) لعرض نتائج الدراسة بجداول ورسوم بيانية.

الدراسات السابقة

1– دراسة ناجح محمد حسن عصيدة بعنوان "حوادث السيارات في التشريع الجنائي الإسلامي دراسة فقهية مقارنة" نشرت هذه الدراسة عام 2010م الهدف منها التخلص من ازمة تزايد حوادث السير وحل ملابسات هذه المشكلة وعلاجها وايجاد السبل المناسبة للتخفيف منها او تفاوتها. ومن خلال نتائج الدراسة تبين انه ترجع اسباب الحوادث بصفة عامة الى عدة عوانل منها (اسباب تتعلق بمستخدمي الطريق "السائق والراكب والمشاة"–الطريق–السيارات)، قدمت الدراسة بعض التوصيات منها عدم منح رخصة القيادة الا لمن يؤدون دورة تدريبية كافية بإحدى مدارس المرور المعتمدة، وأن يتم مراعاة الدقة في الاختبارات العملية والنظرية التي تجري لطالب رخصة القيادة بجميع انواعها، تمهيد الشوارع والطرق– من قبل الدولة–بكافة وسائل السلامة والحماية أيضا اوصت بالرقابة والتنفيذ لتحقيق الاهداف التي وجدت من اجلها القوانين والانظمة والتشريعات المرورية كذلك اوصت بالتوعية والثقافة والتعليم المروري.

2– دراسة (أ. اسماء فرج الشريف) بعنوان "حوادث المرور بمدينة بنغازي، اسبابها وطرق علاجها والوقاية منها "الدراسة تهدف البحث عن اسباب وقوع الحوادث بمختلف انواعها وطرق الوقاية والحد من انتشار حوادث المرور. اتضح من خلال نتائج الدراسة زيادة الحوادث المرورية وان ظاهرة الحوادث المرورية هي ظاهرة اجتماعية واقتصادية ونفسية وغيرها. مما يقتضي تضافر مالجهود في مختلف القطاعات وضرورة تشجيع اتجاه البحث العلمي في هذا المجتمع الى اجراء دراسات ميدانية حول هذه الظاهرة ووضع حلول مناسبة في حوادث جمع المعلومات والإحصائية حول حوادث المرور ودراستها لمعرفة اسبابها وأثارها وطرق الوقاية منها.

3- دراسة عماد عبد الجليل بعنوان "حوادث السيارات في مدينة الرياض الاسباب والاثار والحلول "الهدف من الدراسة العمل على تخفيف حوادث السيارات من خلال تحديد العوامل المؤثرة في وقوع تلك الحوادث وترتيب هذه العوامل حسب قوة تأثيرها. وأبرز هذه النتائج لهذه الدراسة ان مشكلة الحوادث المرورية في مدينة الرياض تحتاج لوقفة جادة وذلك للحد من تصاعدها وان الطريق نحو تحسين مستوى السلامة المرورية يتطلب وضع إستراتيجية وطنية لها اهداف محددة ثم تنفيذها حسب خطة زمنية محددة لمعالجة ظاهرة الحوادث المرورية.

4- دراسة أ.د. محمود فهمي الباز الشوربجي و أ.د. علي بن سعيد الغامدي بعنوان "دراسة استطلاعية عن تحسين وتطوير مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل جامعة الملك سعود" نشرة هذه الدراسة 2006م. الهدف منها التعرف على خصائص الحوادث المرورية لتحديد مدى خطورتها على مستوى السلامة المرورية وتقويم اداء بعض عناصر السلامة المرورية الموجودة داخل المنطقة واقتراح الحلول الممكنة لتحسين مستوى السلامة المرورية في المنطقة، وظهرت الدراسة ببعض النتائج منها افتقار تقارير الحوادث التي تم فحصها عن المعلومات الخاصة بالمواقع الخطرة والتي تتكرر عندها الحوادث المرورية هذا بالإضافة الا ان البحث عن سجلات الحوادث في غاية الصعوبة مما يشكل ذلك صعوبة في عملية التحليل للوقوف على اسباب المشكلة وبالتالي ايجاد حلول لها وعدم الحزم الكافي في اتباع القوانين والتعليمات المرورية من قبل مستخدمي الطريق والسرعة الزائدة حيث ازدادت نسب الحوادث بزيادة السرع.

الفصل الثاني

الجانب النظري

تمهيد

تعتبر الحوادث المرورية من المشاكل المؤثرة في المجتمعات لما تسببه هذه الحوادث من خسائر بشرية ومادية على حد سواء وما لذلك من تأثير سلبي مباشر على المواطن لما يترك من معاناة نفسية واقتصادية لذلك يجب الاهتمام وبذل الجهود الحثيثة من أجل تقليل نسبة ضحايا وخسائر الحوادث من خلال التوعية المرورية والمتابعة بشكل أكبر من قبل الدوائر المرورية والحث على تحسين الطرق والقضاء على بعض الظواهر السلبية الموجودة عند سائقي السيارات كتناول المواد المخدرة وغيرها.

1-1 - تعريف الحادث المروري:-

"هو حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص.

وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات و المركبات جسيمة تؤدي إلي الوفاة أو الإعاقة المستديمة"[(1)]

تعريف آخر الحادث المروري:-

"يعرف الحادث المروري على انه واقعة تحدث بدون توقع وبدون تدبير سابق، بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها وينتج عنها نتائج سيئة وغير مرغوب فيها".[(2)]

كما وعرف ايضا بأنه مشكلة مرورية ينتج عنها تلفيات أو إصابات أو وفيات دون قصد من جراء استخدام المركبة".[(3)]

من خلال استعراض التعاريف السابقة يمكن تعريف الحادث المروري. على أنه حادث غير مخطط لها تسبب خسائر بالأرواح وينجم عنها إصابات وأيضا خسائر مادية بسبب المركبات، العنصر البشري (السائق)، أو العوامل المحيطة التي تعترض المركبة في الطريق.

من خلال التعريفات السابقة يتضح لابد من توافر العناصر الآتية في تعريف الحادث المروري:

1- الخطأ: هو الفعل الصادر من الشخص بدون قصد ويتحقق هذا الفعل بسبب الإهمال وعدم مراعاة القوانين والتعليمات وعدم الاحتياط.

2- المركبة: وهي كل ما أعد للسير على الطريق مثل السيارة والجرارات والمقطورات ينجم بسببها ضررا نتيجة لوجود خطأ.

3- الطريق العام: بسبب استخدام المركبة للطريق وظروف الطريق المحيطة بها ووجود خطأ أدى الى أن ينجم عن ذلك ضررا.

4- الخسائر المادية والبشرية: وهي الخسائر بالوفيات والإصابات والتلفيات في الممتلكات العامة والخاصة.

أما تعريف الحادث المروري من الوجهة الاقتصادية "فهو ذلك الحادث غير العمدي الذي نتج عن استخدام المركبة على الطريق العام، وينتج عنه خسائر في الأرواح والممتلكات تؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في الاقتصاد الوطني"(4)

1-2- انواع الحوادث المرورية:- (5)

1-الاصطدام: حادث بسيارتين أو أكثر أو الحيوانات أو أجسام أخرى على الطريق.

2-الانقلاب: هو انقلاب السيارة بسبب استخدام السرعة أو خلل في ميكانيكية السيارة بسبب عدم أجراء فحص دوري لها أو خلل في الطرق مثل وجود المطبات أو بسبب الحالة الجوية كسقوط الأمطار والضباب في الشتاء والرياح الشديدة المحملة بالغبار.

3-الدهس: ويعني دهس المشاة.

انواع الخسائر:-

1 -الوفيات

2 -الجرحى

ويمكن ايضا تصنيف الحوادث المرورية من حيث نتائجها الى ما يلي:

1- الحوادث البسيطة: هذه الحوادث لا تؤدي الى حدوث إصابات بشرية ولا ينتج عنها أضرار عادية بليغة أو متوسطة، الا انها غالبا ما تؤدي الى هدر الوقت وحدوث بعض الالام وتعطيل الإجراءات.

2- الحوادث المتوسطة: وهي الحوادث التي لها أثر اقتصادي فهي تسبب خسائر مادية بالأموال العامة والخاصة وتتمثل بالأضرار التي تحدث للمركبات وما تصطدم به.

3- الحوادث الجسيمة: يتسبب هذا النوع من الحوادث في إصابات خطيرة متمثلة في تعرض الآلاف من البشر كل عام الى القتل وقد تسبب لبض الأفراد بالعاهات المستديمة التي تمنعهم من أداء دورهم الطبيعي وهذا النوع هو أخطر انواع الحوادث لأنها لها أثر في الجانب الاقتصادي والاجتماعي والنفسي(6).

1-3- أسباب الحوادث المرورية:-

يتكون الحادث المروري من ثلاثة عناصر رئيسية وهي:

1. **السائق**
2. **الطريق والظروف المحيطة.**
3. **السيارة.**

إذا القينا نظره تحليلية جادة في جميع مسببات الحوادث سواء كانت أخطاء بشرية تسبب فيها السائق، أو أخطاء هندسية كان السبب فبها الطريق، أو أخطاء ميكانيكية كان السبب فيها السيارة.

فإن جميع هذه المسببات يمكن حصرها في عاملين رئيسيين هما: أسباب مباشرة وأسباب غير مباشرة.

1-3-1- الأسباب المباشرة:

وهي التي تسهم إسهام فعلي في وقوع الحوادث وسميت هذه العوامل بالعوامل المباشرة مثل:

1. عدم تقدير السائق للموقف المروري.
2. عدم وجود خلفية كافية لدية عن الطريق.
3. قلة المهارة والخبرة التي يتمتع بها السائق.
4. السرعة الزائدة.

1-3-2- الأسباب غير المباشرة:

وهي التي تساعد وتسهم في وقوع الحوادث وتسمى بالحوادث غير المباشرة مثل:

1. حالة الطريق الرديئة.
2. نقص التوعية المرورية.
3. عدم تطبيق الأنظمة المرورية.

إذا نستنتج من هذا أن هناك أسباب مباشرة وأسباب غير مباشرة تسهم في وقوع الحوادث المرورية وبذلك يمكن وضع معادلة للعناصر الأساسية المكونة للحادث المروري وهي:

سائق + طريق + سيارة + أسباب مباشرة + أسباب غير مباشرة = الحادث المروري

السلامة المرورية

تعريف السلامة المرورية: ان السلامة المرورية بمفهومها الواسع تعرف بأنها مجموعة من النظم والبرامج والخطط واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من حوادث الطرق أو حتى التقليل من خطورتها عند حدوثها وذلك ضمانا لسلامة الأنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية.(7)

تعريف السلامة المرورية: (8) (9)

هي الوقاية والحد من وقوع الحوادث المرورية ضمانا لسلامة الانسان ومممتلكاته وحفاظا على امن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية.

محور السلامة المرورية يتمثل في ثلاث عناصر هي (المركبة، الطريق، العنصر البشري).

اولا- المركبة

وسائل السلامة في المركبة:-

1- المصابيح من حيث الوضوح واللون ومستوى الاضاءة.
2- الاشارات الضوئية في المركبة الدالة على الانعطاف او التنبيه.
3- الاطارات من حيث المقاس والنوعية والتحمل. ومعدل السرعة وسنة الانتاج واماكن التخزين.
4- المرايا العاكسة لكشف الطريق امام السائقين.
5- مساحات المطر.
6- الكابح وفرامل الوقوف التي تتحكم في حركة المركبة.
7- اقفال الابواب.
8- اشارات الانذر الصوتية والضوئية.
9- حزام الامان.
10- مساند الرأس.
11- الوسائد الهوائية.

وسائل السلامة التي يجب ان تكون في المركبة:-

1- العجل الأحتياطي وأدوات الفك والتركيب.
2- طفاية الحريق.

3- حقيبة الأسعافات الأولية.

4- أنظمة أغلاق الأبواب في حالة الانقلاب.

ثانيا"-الطريق

نظرا" لأهمية الطريق في العملية المرورية فأنه لابد من أنشاء وتشييد شبكات طرق عالية المستوى والجودة مراعية فيه:

1- التصميم والتخطيط الهندسي للطريق.

2- أضاءة الطريق.

3- مدى صلاحية الطريق ومدى السلامة المرورية عليه كأزالة العوائق الطبيعية كالأتربة والرمال المتحركة.

4- مدى توفر أدوات تنظيم المرور كالأشارات الضوئية على الطريق واللوحات الأ رشادية والتحذيرية والأعلامية والمدلالات الأرضية.

ثالثا"- السائق

السائق هو العنصر الفعال والمحرك للعملية المرورية فلا بد من توفير عدة صفات في السائق الجيد

1- سلامة الحواس.

2- معرفة أنظمة وتعليمات المرور والتقيد بها.

3- التركيز أثناء القيادة.

4- الأحساس بالمسؤولية.

5- الألمام بميكانيكية المركبة وصيانتها بشكل مستمر.

1-4- حوادث المرور في الوطن العربي والعالم:

تعتبر السلامة المرورية مطلب هاما ورئيسا للحفاظ على ارواح مستخدمي الطريق والتخفيف من الأثار الأجتماعية والاقتصادية والنفسية النلتجة عنها.

لذلك فقد اهتمت العديد من الدول وخاصة الدول الصناعية بالسلامة المرورية وأعتبرتها من القضايا الرئيسية الهامة أدراكا منها للعلاقة المتبادلة بين الحوادث المرورية والنواحي الأجتماعية والاقتصادية. ولذا فلقد وضعت الخطط والأجراءات الأحتياطية التي تهدف الى رفع مستوى السلامة المرورية والحد من خسائرها الاقتصادية والبشرية والتخفيف من آثارها وأضرارها. حيث تم تخصيص ميزانيات مستقلة لخطط ومشاريع السلامة المرورية التي شملت اجراء الدراسات وتنفيذ أعمال التحسينات الهندسية ومعالجة مواقع الحوادث المرورية الخطرة مما كان له أكبر الأثر في انخفاض وفيات حوادث الطرق في أوربا الغربية بنسبة 10% خلال العشر سنوات الأخيرة. أما في فرنسا فقد انخفضت وفيات حوادث الطرق بنسبة 20% عام 2003 وتشير التوقعات الى انه حتى عام 2020م ستنخفض نسبة وفيات حوادث الطرق في هذه الدول لتصل الى حوالي 30% (9)

اما في الدول العربية وبسبب ضعف الجهود المبذولة في مجال تحسين مستوى السلامة المرورية على الطرق أزداد الوضع سوءا حتى وصلت نسبة الوفيات في المنطقة العربية الى حوالي 20% خلال العشر سنوات الأخيرة ومن المتوقع أن تحتل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور العنصر الرئيسي الثالث في قائمة أسباب الوفيات والإصابات الخطرة في المنطقة العربية بحلول عام 2020 وذلك في حالة استمرار الوضع الحالي وعدم اتخاذ الإجراءات اللازمة.(10)

العراق كسائر المجتمعات ايضا يعاني من مشكلة ارتفاع معدلات حوادث الطرق وما تخلفه هذه الحوادث من خسائر بشرية واقتصادية. حيث شهد العراق ارتفاع ملحوظا في أعداد حوادث الطرق.

صاحبه زيادة في عدد حالات الوفيات والإصابات، واصبحت الحوادث من أهم المشكلات المتنامية التي تواجه السكان بما تخلفه من مآسي اجتماعية وانسانية كبيرة بالإضافة الى الخسائر المادية.

يشير احد الباحثين من النرويج الى ان حوادث السيارات تؤدي بحياة اكثر من مليون مائتين نسمة سنويا" وإصابة خمسون مليون اخرين بإصابات جسدية متنوعة وان ما نسبته (86%) من مجمل هذة الخسائر تحصل في الدول النامية ومنها الوطن العربي على وجة الخصوص وقد وصفها هذا الباحث (حركة المرور) عبارة عن كارثة وقد توقع ان ترتفع هذه الخسائر الى الضعف بحلول عام (2030) وبما ان العالم العربي بشكل خاص قد تزايدت فيه اعداد المركبات دون ان يصاحبها اي تطور في البنى التحتية المتعلقة بالمرور مما يخلق ضغط كبير على الطرقات وهو ما يؤدي بالنتيجة الى حدوث كوارث وارتفاع مطرد بأعداد الحوادث المرورية. ان الخبراء الدوليين يتوقعون زيادة في حوادث المرور تصل الى(2.4% مليون) لسنة (2030) غالبتهم العظمى من الدول النامية. وفي دراسة اخرى نجد ان منظمة الصحة العالمية تتوقع انخفاض عدد الحوادث المرورية في الدول الصناعية والمتطورة بنسبة (28%) بحلول العام (2030). [11]

اما بخصوص حوادث المرور على مستوى العالم العربي فقد اشارت احصاءات الجامعة العربية ان ما نحوه (26) الف قتيل وأكثر من ربع مليون مصاب سنويا" هي خسائر الحوادث المرورية اضف الى ذلك ما تكلفه هذة الحوادث من خسائر اقتصادية تصل الى (60)مليار دولار.[12]

ويعتبر العراق احد الدول النامية التي تزداد فيها الحوادث المرورية بالمقارنة مع الدول المجاورة.

1-5- العناصر المؤثرة في الحوادث المرورية:

بالنظر الى الإحصاءات المتوفرة في مدينة الناصرية عن الحوادث المرورية وملاحظة مدى ارتفاعها هذا ما دفعنا الى استحضار الأسباب التي ادت الى زيادة نسبة هذه الحوادث والتي تم الإشارة اليها الى زيادة نسبة الحوادث في مجتمع الناصرية، هناك الكثير ممن اشاروا الى اسباب الحوادث المرورية كان يرجح الى عامل الأمية في القيادة وهذه الأمية ترجع الى اسباب عدة نذكر منها:-[13]

1- عدم تدريس مادة الثقافة المرورية في مؤسسات التعليم المختلفة وفي المقام الأول ان المعرفة عند الا نسان هي عملية تراكمية تبدء كخطوات من المنزل الى تغطية كافة جوانب الحياة.
2- عدم كفاءة التدريب في مراكز تعليم القيادة والتي تفتقر الى ابسط الوسائل التعليمية لاكتساب المعرفة.
3- عدم وجود مناهج علمية يمكن تدريسها والرجوع اليها في مراكز تعليم القيادة.
4- تساهل القائمين على اختبار القيادة ومنح رخص القيادة وعدم خضوعها لمتطلبات اصول القيادة.

آثار الحوادث المرورية

يمكن تقسيم آثار الحوادث المرورية الى ثلاث أقسام تتعلق بالخسائر المادية والبشرية هى:

1- آثار اجتماعية: تتمثل بفقدان الأسرة لفرد من أفرادها أو أصدقائها، أيضا خسارة المجتمع عندما يكون هذا الفرد منتجا وله دور كبير في المجتمع وقد يكون الفرد معيلا لأسرته وذلك قد يؤدي الى انهيار كبير للأسرة وقد يسبب تفكك عائلي ودمار اجتماعي.
2- آثار اقتصادية: للحوادث المرورية أثار على الجانب الاقتصادي في أي بلد بسبب ما ينتج عنها من تلفيات وإصابات ووفيات والتي تعتبر من معوقات عملية التنمية في الدول النامية وخصوصا الدول العربية. فالأضرار الاقتصادية تلحق الأذى بالممتلكات والمنشآت العامة،

وما يتعرض له الأشخاص من أضرار قد تصل للوفاة أو العجز، وما تنفقه الدولة على مصاريف علاج المصابين.

3- آثار طبية: تتمثل بالإصابات الجسدية التي تسبب العجز من جراء الإعاقة وما لذلك ايضا من مؤثرات نفسية.[14]

1-6- طرق واساليب الوقاية من الحوادث المرورية:

ان المفهوم العلمي للوقاية من الحوادث هو بالأساس ضمن المفهوم العلمي للوقاية من الجريمة (الوقاية من تعاطي الكحول والمخدرات) وعلية فان الأساليب الوقائية من الحوادث نجدها دائما" لها علاقة بخصوصيات المجتمعات.[(15)]

في ظل كل الحقائق المتمثلة والتي تعتبر من اهم المسببات التي تؤدي الى وقوع حوادث مرورية وما تشير اليه الإحصائيات كذلك من ارتفاع نسب الحوادث عبر السنوات وهل يمكن وضع برامج للوقاية او التقليل من حوادث المرور بشكل عام وتشير الى ان تجربة العديد من الدول في مجال الوقاية من حوادث المرور وقدرتها على تخفيض نسبة الوفيات والإصابات البليغة وهذا ما يشجعنا على تبني برنامج موسع للوقاية من حوادث المرور ويقوم على تكاثف جهود المهتمين من مختلف التخصصات وذلك نسبة لارتفاع الحوادث المرورية للبحث في الحلول التي تساهم مساهمة فعالة في الحد من الزيادة المستمرة في حوادث المرور الأمر الذي يتطلب دراسة الجوانب النفسية والاجتماعية والاقتصادية والقانونية ووضع الحلول التي تناسب هذه المسببات لمحاولة التخفيف من آثارها أو الغائها كليا أن أمكن.

أن برنامج الحد من حوادث المرور يحتاج الى تعاون مختلف القطاعات وعلى كل المستويات.

بالمشاركة الفعالة من كل أفراد المجتمع بحيث يتم التنسيق بين هذه الجهود من قبل مركز أو هيئة للوقاية من الحوادث بحيث يكتب لها الاستمرارية وتتوفر لها الإمكانية الكافية للبحث والتدريب والقدرة على أحداث تغيرات جوهرية أتجاه سبل الوقاية من الحوادث. ويكون لهذه الهيئة الاستقلالية التي تمكنها من ترشيد الجهات المختلفة في حالة تقصيرها من أداء واجبها في ما يخص الوقاية من الحوادث.[(16)]

الهوامش

1- عماد عبد الجليل، حوادث السيارات في مدينة الرياض الأسباب والآثار
2- والحلول. جامعة الملك سعود ص4.
3- الشوربجي، محمود فهمي الباز. الغامدي، علي بن سعيد، دراسة استطلاعية عن تحسين وتطوير مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل جامعة الملك سعود، ص6.
4- البيلي- مصطفى. "المرور ومشكلاته وتحقيق حوادثه"، القاهرة، كلية الشرطة، 1986م.
5- رحيمة حوالف، جامعة ابي بكر بلقايد. الجزائر كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم السير، مجلة الباحث ع11، 2012، ص104.
6- الحضيري، علي محمود. حوادث الطرق وآفاق السلامة، دار الكتب الوطنية، بنغازي، 1998، ص32-33.
7- إحصائية حوادث المرور الصادرة عن وحدة الاحصاء، 2012.
8- الشوربجي، محمود فهمي الباز. الغامدي، علي بن سعيد، دراسة استطلاعية عن تحسين وتطوير مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل جامعة الملك سعود، ص5.
9- محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات. الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص123.
10- رياض محمد، عبد الحميد بنود. حوادث المرور وطرق المدارس الآمنة.
11- مجلة المدينة العربية ع123. منظمة المدن العربية الكويت 2005. "ملخص أستيراتيجية الخطة المرورية"، الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، موقع الرياض.
12- Gabrelsen, Garl, chr "Global traffic safety" in Nordic. rood and transport research ,Review No. 21 2008 P. 14.
13- الأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب، تونس، 2009ز

14- الحضيري، علي محمود، مصدر سابق، لسنة 1998، ص6.
15- فضيل بوجلال ، "محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر" جامعة الحاج لخضر- باتنة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسير، قسم الماستر، ص20.
16- حسن طالب، دور المؤسسات النربوية من تعاطي المخدرات. مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف الأردنية، الرياض، 2007، ص13.
17- الحضيري، علي محمود. . مصدر سابق، السنة 1998، ص6.

الفصل الثالث

تحليل وتفسير البيانات

المطلب الأول: التحليل الإحصائي لبيانات مديرية المرور العامة في ذي قار للفترة 2004-2011

جدول رقم (1) يبين احصائية بأنواع الحوادث المرورية للفترة من 2004-2011

* اصطدام ** انقلاب *** دهس

الشهر	2004			2005			2006			2007			2008			2009			2010			2011		
	*	**	***	*	**	***	*	**	***	*	**	***	*	**	***	*	**	***	*	**	***	*	***	***
ك2	7	0	1	9	0	6	12	2	13	10	4	14	13	2	9	26	3	23	18	1	25	23	11	12
شباط	11	0	0	11	1	5	6	1	4	10	3	12	8	6	13	31	2	34	28	8	21	28	9	21
اذار	24	0	0	7	3	4	14	5	13	15	3	13	17	0	0	27	5	21	30	3	22	27	6	25
نيسان	6	0	0	29	0	1	8	3	7	12	2	11	11	1	0	16	2	19	32	2	23	16	4	21
ايار	7	0	0	10	0	0	15	6	14	13	2	9	15	1	17	21	3	26	16	6	19	30	7	25
حزيران	13	0	1	23	2	0	10	4	9	5	1	14	17	3	11	26	5	14	27	7	15	41	7	12
تموز	20	0	0	25	0	0	13	4	10	17	2	6	18	6	8	22	4	15	21	9	24	35	12	16
اب	15	0	0	22	0	0	15	6	10	9	2	8	24	3	14	35	7	22	32	5	14	22	11	23
ايلول	14	0	0	30	0	0	10	4	12	12	1	6	10	7	13	26	7	15	24	6	21	26	15	28
تشرين1	24	1	0	41	0	0	9	3	10	27	1	21	28	2	26	30	9	23	30	5	15	22	11	29
تشرين2	30	0	0	45	0	0	16	1	14	20	4	11	21	4	15	21	6	21	24	5	25	30	9	29
كانون1	22	0	0	22	0	0	11	1	8	16	3	10	19	6	8	32	5	19	29	10	17	32	8	23
مج	193	1	2	294	6	16	139	40	124	163	28	135	201	41	134	313	58	252	311	67	241	332	110	264
متوسط	16.003	0.083	0.166	22.8	0.5	1.3	116	3.3	10	13.8	2.3	11	16.8	3.4	11	26.1	4.8	21	25.9	5.6	20	27.7	9.2	22
انحراف	7.84	0.288	0.389	12.3	1	2.3	3.12	1.8	.3	5.77	1.1	4.1	5.85	2.4	7.1	5.43	2.2	5.5	5.35	2.7	4	6.65	3	6

من خلال جدول رقم (1) الذي يبين إحصائية الحوادث المرورية مقسمة وفقا"لنوع الحادث وعلى مدار شهور السنة والأشكال البيانية المرفقة توضح التغيرات في الحوادث. نلاحظ تزايد معدلات الحوادث المرورية بمختلف انواعها بمرور الوقت حوادث الدهس تكاد تكون معدومة في بداية الفترة (2004-2011) ثم بدأت يزداد معدل حوادث الدهس بمرور الوقت. ففي العام (2004) نجد ان شهر نيسان كان اقل الشهور حوادث حيث يوجد هناك (6) حالات اصطدام بالمقارنة مع شهر تشرين الثاني حيث بلغة الحوادث ولنفس النوع (30) حادث. اما في ما يخص حادث الانقلاب سجل ادنى مستوى في شهر تشرين الأول حيث كان حادث واحد فقط اما حوادث الدهس فهي ايضا" ذات مستوى منخفض اذ لم يسجل سوى حادثي دهس في كانون الثاني وحزيران.

في العام (2005) ارتفع عدد حوادث الاصطدام الى (45) حادث ايضا" في شهر تشرين الثاني واقلها في شهر اذار بمعدل (7) حوادث اصطدام بينما كانت حوادث الانقلاب منخفضة حيث بلغت ثلاث حوادث في شهر اذار

وحادثين في شهر حزيران وشباط بشكل عام حوادث الدهس منخفضة جدا" " مقارنتا" ببقية السنوات التالية لسنة (2005) حيث بلغت في شهر كانون الثاني (6) حوادث وفي شهر نيسان حادثة واحدة.

اما العام (2006) انخفضت حوادث الاصطدام عن السنتين السابقة لها حيث سجل تشرين الثاني اعلى حوادث اصطدام بلغت (16) حادث وكان شهر شباط اقلها حوادث حيث بلغ (6) حادث اما حادثي الانقلاب والدهس سجلا عددا من الحوادث اعلى من السنتين السابقتين حيث بلغ (6)حادث انقلاب في شهر اب و(6) في شهر ايار وهو اعلى عدد حوادث انقلاب سجل خلال هذه السنة واقلها كان في شهر شباط حيث كان حادث واحد فقط اما حوادث الدهس لهذا العام كان (124) حادث اعلى عدد كان في شهري تشرين الثاني ونيسان حيث بلغت (14) حادث في كل شهر واقلها شهر شباط حيث كانت اربعة حوادث.

وفي العام (2007) ارتفعت حوادث الاصطدام والدهس عن الثلاث سنوات السابقة بينما انخفضت حوادث الانقلاب عن سنة (2006) فقط وارتفعت عن السنتين (2004-2005) بلغ اعلى عدد حوادث اصطدام (27) حادث في شهر تشرين الأول واقل عدد في شهر اب حيث كان (9) اصطدام. اكبر عدد حوادث انقلاب هو أربع حوادث في شهري تشرين الثاني وكانون الثاني بينما حوادث الدهس بلغت (21) حادث في شهر تشرين اول واقلها حوادث شهر ايلول حيث بلغ (6) حادث انقلاب.

يتبين من الجدول اعلاه ارتفاع الحوادث للسنوات التالية وبانواعها الثلاثة حيث كانت حوادث الاصطدام المسجلة لسنة (2008) بلغت (201) حادث اعلاها كان في شهر تشرين اول حيث بلغت (28) حادث واقلها في شهر شباط. اما حوادث الانقلاب ارتفعت الى (41) حادث عن السنوات السابقة سجلت في شهر ايلول (7) حوادث وبقية العدد مقسمة على اشهر السنة الباقية عدا شهر اذار لم يسجل اي حادث انقلاب اما حوادث الدهس انخفضت " عن السنة السابقة حيث سجلت (134)حادث مقسمة على اشهر السنة عدا شهر اذار وشباط لم يسجلا اي حادث بينما سجل تشرين اول (26) حادث وكانت اعلى الأشهر لهذه السنة.

وفي العام (2009) سجل ارتفاع ملحوظ جدا" في الحوادث بأنواعها حيث بلغت حوادث الاصطدام (313) مقسمة على اشهر السنة كان اعلى عدد سجل في شهر اب حيث بلغ (35) حادث واقلها شهر نيسان بلغ (16) حادث ايضا" وحوادث الانقلاب ارتفعت الى (58) حادث مقسمة على اشهر السنة اعلاها كان في شهر تشرين اول حيث بلغ (9) حوادث واقلها في شهري نيسان وشباط حيث كان هناك حادثي انقلاب لكل شهر. كذلك ارتفعت حوادث الدهس

لهذا العام بشكل كبير عن السنوات السابقة حيث بلغ (252) حادث مقسمة حسب اشهر السنة اعلى الأشهر حوادث هو شهر شباط حيث بلغ (34) حادث واقلها حوادث هو شهر حزيران بلغ (14) حادث.

وفي العام (2010) يتبين ان هناك تغير في عدد الحوادث قليل جدا" عن السنة السابقة حيث بلغ عدد حوادث الاصطدام(311) حادث مقسمة على اشهر السنة سجل شهر اب اعلى عدد حيث بلغ (32) حادث واقلها في شهر ايار حيث بلغ (16) حادث بينما ارتفعت حوادث الانقلاب عن السنة السابقة بواقع (67) حادث اعلها كان في شهر كانون اول بغلت(10) حوادث واقلها

في شهر كانون الثاني حيث سجل حادث واحد فقط.

العام (2011) كان اعلى الأعوام السابقة في عدد الحوادث وبأنواعها الثلاثة حيث بلغت حوادث الاصطدام لهذه السنة (332) حادث مقسمة على اشهر السنة اعلها كان في شهر حزيران حيث بلغ (41) حادث واقلها في شهر نيسان حيث كان (16) حادث وبلغت حوادث الانقلاب لهذا العام (110) حادث اعلها كان في شهر ايلول حيث سحل (15) حادث واقلها في شهر نيسان بلغت (4) حادث اما حوادث الدهس فارتفعت الى (264) حادث اعلها في شهري تشرين الأول والثاني كل منهما سجل (29) حادث واقلها شهري كانون الثاني وحزيران سجل كل منهما (12) حادث.

(2) إحصائية حواد المرور الصادرة عن وحدة الأحصاء (2012)

جدول رقم (2) يبين متوسطات انواع الحوادث المرورية بالأشهر للفترة (2004-2011)

الشهر	كانون الثاني	شباط	اذار	نيسان	ايار	حزيران	تموز	اب	ايلول	تشرين اول	تشرين ثاني	كانون اول	المتوسط
اصطدام	**14.75**	**16.63**	**20.125**	**16.25**	**15.88**	**20.25**	**21.375**	**21.8**	**19**	**26.38**	**25.875**	**22.88**	**20.09**
انقلاب	**2.875**	**3.75**	**3.125**	**1.25**	**3.25**	**3.625**	**4.625**	**4.25**	**5**	**3.875**	**3.625**	**4.125**	**3.612**
دهس	12.88	13.75	12.25	10.25	13.75	9.5	9.875	11.4	12	15.5	14.375	10.63	12.13

يتبين من الجدول رقم (2) متوسطات الحوادث المرورية مقسمة حسب الأشهر وفقا لنوع الحادث(اصطدام، انقلاب،دهس) ففي حوادث الاصطدام نلاحظ ان اعلى متوسط في شهر تشرين اول حيث بلغ (26.375) وهو أعلى من المتوسط العام الذي بلغ (20.095) واقل الاشهر هو شهر كانون الثاني حيث بلغ (14.75) اما حوادث الانقلاب فأن اعلى متوسط هو في شهر ايلول حيث بلغ (5) وهو اعلى من المتوسط العام الذي بلغ(3.612) حادث انقلاب واقل متوسط في شهر نيسان حيث بلغ (1.25) حادث انقلاب. أما متوسط حوادث الدهس فأعلاها في شهر تشرين اول حيث بلغ (15.5) حادث دهس وهو أعلى من المتوسط العام الذي بلغ (3.612) اما اقل الاشهر حوادث دهس فهو شهر حزيران حيث بلغ (9.5).

جدول رقم (3) إحصائية بانواع خسائر الحوادث المرورية للفترة من 2004 -2011

*** متوفين ** جرحى**

السنة	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011	
الشهر	*	**	*	**	*	**	*	**	*	**	*	**	*	**	*	**
كانون2	**2**	**18**	**8**	**23**	**9**	**38**	**12**	**21**	**22**	**25**	**13**	**62**	**17**	**42**	**13**	**62**
شباط	**7**	**24**	**13**	**17**	**5**	**16**	**12**	**13**	**18**	**27**	**29**	**92**	**28**	**63**	**14**	**77**
اذار	**3**	**42**	**6**	**16**	**19**	**44**	**22**	**50**	**4**	**29**	**9**	**88**	**19**	**78**	**19**	**67**
نيسان	**4**	**8**	**5**	**55**	**8**	**11**	**8**	**32**	**15**	**27**	**11**	**39**	**12**	**56**	**9**	**53**
ايار	**2**	**4**	**9**	**59**	**22**	**39**	**13**	**32**	**10**	**30**	**4**	**74**	**9**	**41**	**19**	**76**
حزيران	**1**	**25**	**15**	**45**	**4**	**24**	**15**	**26**	**11**	**30**	**22**	**54**	**12**	**80**	**11**	**89**
تموز	**4**	**54**	**8**	**33**	**14**	**16**	**13**	**29**	**8**	**43**	**12**	**41**	**8**	**57**	**33**	**110**
اب	**0**	**23**	**0**	**35**	**7**	**40**	**10**	**18**	**45**	**81**	**36**	**113**	**11**	**75**	**11**	**80**
ايلول	**6**	**23**	**16**	**24**	**16**	**34**	**9**	**22**	**13**	**34**	**21**	**36**	**21**	**53**	**12**	**87**
تشرين1	**2**	**28**	**9**	**37**	**18**	**27**	**19**	**73**	**17**	**7**	**31**	**78**	**16**	**61**	**23**	**91**
تشرين2	**1**	**42**	**13**	**68**	**15**	**24**	**9**	**45**	**38**	**32**	**17**	**49**	**25**	**73**	**35**	**108**
كانون1	**5**	**15**	**1**	**22**	**11**	**23**	**8**	**37**	**16**	**44**	**21**	**79**	**11**	**70**	**0**	**0**
مج	**37**	**306**	**103**	**434**	**148**	**336**	**150**	**398**	**217**	**472**	**226**	**811**	**189**	**749**	**199**	**900**
متوسط	3.1	25.5	8.58	36.17	12.33	28	12.5	33.17	18.08	34.08	18.83	67.08	15.75	62.42	16.58	75
انحراف	2.2	14.5	5.11	17.26	5.852	10.8	4.38	16.53	12.03	17.47	9.666	24.19	43.07	13.2	9.986	29.05

يتضح من الجدول رقم (3) إحصائية بخسائر الحوادث المرورية مقسمة وفقا" لنوع الخسارة (متوفين، جرحى) وعلى مدار السنة ويتضح ذلك من خلال الرسوم البيانية المرفقة ولكل سنة من السنوات.

في العام (2004) نلاحظ ان شهر اب لم يسجل اي حالة وفاة بينما كان في شهر شباط (7) حالات وفاة اما خسائر الجرحى اعلى عدد في شهر تموز حيث بلغ (54) حالة واربع حالات في شهر ايار وهو اقل الأشهر خسائر.

في العام (2005) سجل ازدياد في النوعين من الخسائر مقارنتا" بالسنة السابقة حيث كان اعلى عدد للمتوفين (16) في شهر ايلول وشهر اب لم يسجل اي حالة وفاة بينما حوادث الجرحى سجلت (68) حالة وهو أعلى عدد لهذه السنة وكانت في شهر تشرين الثاني واقلها في شهر اذار حيث بلغت (16) جريح.

يتبين من إحصائية (2006) ارتفاع عدد الخسائر عن السنوات السابقة حيث بلغ (148) حالة وفاة وسجل شهر اذار (19) حاله وهو اعلى شهر في السنة واقلها شهر حزيران حيث سجل اربعة حوادث ايضا النوع الثاني من الخسائر ارتفع الى (336) حالة جريح اعلها في شهر اذار حيث سجل (44) جريح واقلها شهر نيسان حيث سجل (11) جريح.

وفي العام (2007) ارتفعت الخسائر الى (150) حالة وفاة اعلها في شهر اذار حيث سجل (22) حالة واقلها شهر نيسا وكانون اول حيث كان هناك (8) حالات وفاة لكل منهما اما الخسائر في الجرحى ارتفعت الى (398) حالة اعلها في شهر تشرين اول بلغت (73) حالة واقلها شهر شباط (13) حالة.

يتبين من إحصائية(2008) ازدياد ملحوظاً بعدد الخسائر حيث بلغت الوفيات (217) حاالة سجل شهر اب (45) حالة واقل الأشهر هو اذار حيث بلغ (4) حالة اما خسائر الجرحى ارتفعت الى (272) حالة اعلها في شهر كانون اول بلغت(44) واقله ا تشرين اول بلغت (7) حالة.

وفي عام (2009) ازداد عدد الخسائر بشكل كبير حيث كان عدد الوفيات (226) حالة بلغت اعلها في شهر اب حيث بلغت (36) حالة واقلها في شهر ايار حيث كانت (4) حالة اما خسائر في الجرحى ارتفعت بشكل ملحوظ حيث بلغت (811) حالة سجل شهر اب اعلى عدد حيث بلغ (113) حالة واقلها شهر ايلول (36) حالة.

العام (2010) انخفض عدد الخسائر عن السنة السابقة فقط الى (189) حالة وفاة اعلها في شهر شباط (28) حالة واقلها في شهر تموز بلغت (8) حالة اما الخسائر في الجرحى انخفض قليلا" عن السنة السابقة حيث بلغ (749) حالة اعلها في شهر حزيران (80) حالة واقلها في كانون الثاني حيث بلغ (42) حالة.

العام (2011) عدد الخسائر من المتوفين بلغ (199) حالة اعلها في شهر كانون الثاني حيث بلغت (35) حالة بينما شهر كانون اول لم يسجل اي حادث اما الخسائر في الجرحى ارتفعت الى (900) حالة اعلها في تموز حيث بلغ (110) حالة بينما شهر كانون اول لم يسجل اي خسارة.

جدول رقم (4) يبين متوسط انواع الخسائر للفترة (2004 – 2011)

الشهر	كانون الثاني	شباط	اذار	نيسان	ايار	حزيران	تموز	اب	ايلول	تشرين اول	تشرين ثاني	كانون اول	المتوسط
المتوفين	12	15.75	12.63	9	11	11.4	12.5	15	15.38	16.875	19.125	9.75	13.364
الجرحى	36.38	44.13	51.75	35.1	44.4	46.6	47.3	58.1	39.13	50.25	55.125	36.25	45.177

يتبين من الجدول رقم(4) متوسطات الخسائر (متوفين، جرحى) جراء الحوادث المرورية للفترة من (2004–2011) حسب الاشهر نلاحظ تفاوت بين متوسطات الخسائر حيث كان متوسط خسائر الوفيات في شهر تشرين الثاني (19.125) وهو اعلى متوسط وهو أعلى من المتوسط العام الذي بلغ (13.364) بينما بلغ شهر نيسان (9) وهو اقل الاشهر بالوفيات. ايضا متوسطات الخسائر من الجرحى كانت متفاوتة بين الاشهر حيث بلغ اعلى متوسط في شهر آب حيث بلغ (58.125) وكان اعلى من المتوسط العام الذي بلغ (45.177) واقل المتوسطات هو شهر كانون الثاني حيث بلغ (36.375) جريح.

المطلب الثاني: التحليل الإحصائي لاجابات عينة الدراسة عن الاسئلة المطروحه في استمارة البحث

جدول رقم (5) يبين العلاقة بين الحالة الأجتماعية لسائقي المركبات وعددالحوادث.

وقوع حادث الحالة الاجتماعية	نعم	لا	المجموع
متزوج	29	22	51
غير متزوج	6	21	27
المجموع	35	43	78

يتبين من الجدول رقم (5) ان نسبة الأشخاص من المتزوجين والذين تسببوا بوقوع حوادث مرورية لهم بنسبة 37.12٪ وهي تشكل النسبة الأكبر وذلك يعني ان المشاكل الاجتماعية ممكن ان تكون من مسببات الحوادث المرورية.

جدول رقم (6) يبين توزيع مفردات العينة وفقا" لطريقة حصولهم على أجازة القيادة.

الطريقة	التكرار	النسبة المئوية
بالواسطة	22	٪ 28.2
بالأختبار	46	٪ 58.97
لايمتلك	10	٪ 12.22
المجموع	78	

يتبين من الجدول رقم (6) ان هناك نسبة 12.22 ٪ من سائقي المركبات لا يمتلكون اجازة القيادة ، وهناك 28.2٪ حصلوا على إجازة السياقة بالواسطة ذلك يؤكد وجود بعض التهاون في تطبيق القانون من قبل رجال المرور و58.97٪ وهي النسبة الأكبر حصلوا على الإجازة عن طريق الاختبار.

جدول رقم (7) يبين توزيع مفردات العينة وفقا" للمهنة.

المهنة	التكرار	النسبة المئوية
سائق	49	٪ 62.8
غير سائق	29	٪37.2
المجموع	78	

يتبين من الجدول رقم (7) نسبة سائقي المركبات ومن الذين يمتهنون قيادة المركبات هي الأكبر ذلك يعني ان لديهم خبرات مكتسبة من خلال القيادة باستمرار وهذا الأمر يساعد على الوثوق بنتائج الدراسة والوعي بمفردات ومتغيرات الدراسة.

جدول رقم (8) يبين توزيع مفردات العينة وفقا" لسنوات الخبرة.

سنوات الخبرة	التكرار	النسبة المئوية
اقل من 5	11	٪14.10
10-	29	٪37.19
15-	21	٪26.92
20 فأكثر	17	٪21.79
المجموع	78	

يتضح من الجدول رقم (8) أن ممن لديهم سنوات خبرة اكثر من 10 سنوات شكلوا النسبة الأكبر من عينة الدراسة وأن ممن لديهم سنوات خبرة أقل من 5 سنوات شكلوا النسبة الأقل من عينة الدراسة ذلك يعني أن معظم المستجوبين لديهم خبرة في القيادة وبالتالي هم قادرون على الإجابة على الأسئلة والأفكار المطروحة في هذه الدراسة.

جدول رقم (9) يبين توزيع مفردات الدراسة وفقا" للتحصيل الدراسي.

التحصيل الدراسي	التكرار	النسبة المئوية
أمي	12	٪ 15.38
يقرأ ويكتب	16	٪ 20.51
أعدادي	29	٪ 37.17
تعليم عالي	21	٪ 29.92
المجموع	78	

يتضح من الجدول رقم (9) ان حملة الشهادة الإعدادية وحملة الشهادات العليا يشكلون النسب الأكبر من عينة الدراسة وهذا يساعد على الوثوق بنتائج الدراسة والوعي بمفرداتها ومتغيراتها.

ولعرض أسباب الحوادث المرورية من وجهة نظر سائقي المركبات في الناصرية والتي تم الحصول عليها من خلال استمارة الاستبانة (1) والتي كانت تضم (12) سؤال خاص بأسباب الحوادث المرورية تم تحويلها الى متوسطات حسابية وفق الجدول الآتي:

جدول رقم (10) الإحصاءات الوصفية لأسباب الحوادث المروري

ت	العبارة	المتوسط	الانحراف	تسلسل العبارة
1	يجب اجراء فحص دوري للسيارة	4.197	0.783	1
2	السرعة هي السبب الرئيسي للحوادث	3.997	1.154	3
3	المخالفات المرورية هي السبب الرئيسي للحوادث	4.065	0.736	8
4	عدم صلاحية الطرق سبب رئيسي للحوادث	3.634	0.882	2
5	الزخم المروري (كثرة السيارات) سبب رئيسي	3.736	1.24	7
6	تعاطي المشروبات الكحولية اثناء القيادة سبب رئيسي	3.802	0.909	12
7	نوع السيارة احد الاسباب الرئيسية كونها محورة ام اصلية	3.96	0.93	10
8	أستخدام الهاتف النقال له تأثير كبير في وقوع الحوادث	4	0.848	6
9	التهاون في تطبيق القانون من قبل رجل المرور احد الاسباب الرئيسية	3.723	0.987	5
10	يجب ان تكون هناك معرفة بجميع القواعد المرورية والعلامات	3.927	1.055	9
11	متابعة البرامج الخاصة بالمرور في وسائل الأعلام	3.527	1.194	4
12	لاتوجد توعية مرورية من قبل دائرة المرور العامة في المحافظة	3.954	1.017	11
	المقياس الكلي لأسباب الحوادث	3.856	0.192	

يتبين من الجدول رقم (10) أن المتوسطات الحسابية متقاربة جداً وقريبة من المتوسط العام للعبارات ذلك يعني أن جميع العبارات الخاصة بمسببات الحوادث المرورية لها أهمية متقاربة من بعضها، نلاحظ ارتفاع متوسطات العبارات (1، 3، 8، 2، 7، 12،10) عن المتوسط العام لأسباب الحوادث المرورية مما يعني انه عدم أجراء فحص دوري للسيارات، والمخالفات المرورية هي سبب رئيسي للحوادث، نوع السيارة ايضا" أحد الأسباب الرئيسية كونها محورة او أصلية، استخدام الهاتف النقال له تأثير كبير في وقوع الحوادث، عدم المعرفة بجميع القواعد المرورية والعلامات، انخفاض الوعي المروري لدى سائقي المركبات من الأسباب الرئيسية، أما بقية العبارات (6، 5، 9، 4، 11) فهي من مسببات الحوادث المرورية حيث انخفضت عن المتوسط العام قليلا" أي انها مسببات لها دور في الحوادث المرورية، يعني السرعة هي سبب رئيسي للحوادث، وعدم صلاحية الطرق ايضا، الزخم المروري (زيادة عدد المركبات)، تعاطي المشروبات الكحولية أثناء القيادة سبب رئيسي، التهاون في تطبيق القانون من قبل رجال المرور احد مسببات الحوادث المرورية.

الفصل الرابع

الاستنتاجات والمقترحات

1- الاستنتاجات: -

1- ازدياد عدد حوادث (الاصطدام) اكثر من النوعين الأخرين (انقلاب، دهس) ولجميع الأعوام.

2- تفاوت في عدد حوادث (الاصطدام)مقسمة حسب الأشهر اي لا توجد فترة محددة لازدياد الحوادث او انخفاضها حسب الأشهر.

3- ازدياد حوادث (الانقلاب، الدهس) بمرور السنوات وبشكل متفاوت حسب الأشهر ايضا.
4- ازدياد ملحوظ بعدد خسائر (المتوفين ، الجرحى) بمرور الزمن.
5- هناك تفاوت بأعداد خسائر (المتوفين- الجرحى) حسب الأشهر اي لا يوجد شهر محدد.
6- خلال هذه الفترة (2004-2011) تزداد فيه الخسائر او تقل.
7- أغلب المستجوبين غير راضين عن صلاحية الطرق لسير المركبات.
8- تساهل القائمين على اختبار القيادة ومنح إجازات القيادة وعدم خضوعها لمتطلبات أصول القيادة.
9- هناك تفاوت بالتحصيل الدراسي للمستجوبين حيث كان غالبيتهم من المتعلمين.
10- هناك تهاون في تطبيق القانون من قبل رجال المرور.
11- ضعف في التوعية المرورية للمواطنين وسائقي المركبات من قبل وسائل الأعلام ودائرة المرور.
12- عدم أجراء فحص دوري للمركبات من قبل سائقي المركبات.
13- هناك زخم مروري كبير.

2- المقترحات:-

1- يجب أن تساهم وسائل الأعلام بصورة دائمة في توعية المواطنين وسائقي المركبات بأهمية السلامة وكيفية التقيد بأنظمة وقوانين المرور.
2- عدم التهاون في تطبيق القانون من قبل رجال المرور.
3- جعل الفحص الدوري للمركبة بشكل الزامي.
4- التركيز على متابعة مراكز تعليم قيادة المركبات والبرامج المتبعة فيها وعدم السماح بمنح اجازة القيادة إلا بعد اجتياز الاختبار.
5- تحفيز الدوائر المعنية بتحسين شبكة طرق سير المركبات للحد من ازدياد الحوادث المرورية.
6- الإيعاز للدوائر المعنية لغرض مكافحة مروجي المخدرات والكحول.
7- تضمين مناهج التدريب في مراكز التدريب على القيادة والتوعية على كيفية استخدام الهاتف النقال اثناء القيادة
8- الإيعاز للجهات المعنية بمنع تحوير المركبات.

المصادر

1- إحصائية حوادث المرور الصادرة عن وحدة الإحصاء، 2012.
2- الأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب تونس 2009.
3- البيلي، مصطفى، "المرور ومشكلاته وتحقيق حوادثه" القاهرة كلية الشرطة، مصر، 1986م.
4- حسن طالب، دور المؤسسات التربوية من تعاطي المخدرات، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف الأردنية. الرياض، 2007، ص13.
5- الحضيري، علي محمود، حوادث الطرق وآفاق السلامة، دار الكتب الوطنية، بنغازي، 1998.
6- رحيمة حوالف، جامعة ابي بكر بلقايد، الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم السير، مجلة الباحث، ع11، 2012.
7- رياض محمد، عبد الحميد بنود، حوادث المرور وطرق المدارس الآمنة.
8- الشوربجي، محمود فهمي الباز، الغامدي، علي بن سعيد، دراسة استطلاعية عن تحسين وتطوير مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل جامعة الملك سعود.
9- عماد عبد الجليل، حوادث السيارات في مدينة الرياض الأسباب والآثار والحلول، جامعة الملك سعود.

10-فضيل بوجلال، "محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر"، جامعة الحاج لخضر- باتنة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، قسم الماستر.

11-محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2007.

12-"ملخص استراتيجية الخطة المرورية"، الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، موقع الرياض.

1- 13-Gabrelsen, Garl, chr "Global traffic safety" in Nordic. rood

2- and transport research ,Review No. 21 2008